

RESUMEN:

1. INTRODUCCIÓN
2. DEFINICIONES – CARACTERÍSTICAS DE LOS EVENTOS
3. TERMINOLOGÍA
4. REGLAMENTACIÓN
5. REGLAMENTO Y CONDICIONES DE PUBLICACIÓN
6. MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO, BOLETINES
7. SOLICITUD – INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO
8. VEHÍCULOS ADMITIDOS
9. NEUMÁTICOS
10. TRIPULACIONES
11. OFICIALES
12. INSCRIPCIONES
13. IDENTIFICACIÓN
14. PUBLICIDAD
15. MARCADO
16. ASIGNACIÓN DE LOS NÚMEROS DE CARRERA
17. ORDEN DE LARGADA
18. LIBRO DE RUTA Y NAVEGACIÓN - GENERALIDADES
19. LIBRO DE RUTA
20. ITINERARIO OFICIAL
21. ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD – DEFINICIONES
22. PROCEDIMIENTO DE CONTROL
23. CIRCULACIÓN – VELOCIDAD
24. CÓDIGO DE CONDUCTA
25. RECONOCIMIENTO Y APERTURA DE LA RUTA
26. ASISTENCIA Y REABASTECIMIENTO
27. CAMBIO DE MOTOR
28. SEGURO
29. CARNET HORARIO
30. ZONAS DE CONTROL
31. CONTROLES HORARIOS
32. CONTROLES DE PASO
33. SECCIONES SELECTIVAS
34. REAGRUPAMIENTOS
35. SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES
36. PARQUE CERRADO
37. VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA
38. PROTESTAS – APELACIONES
39. CLASIFICACIONES
40. PREMIOS

El propósito de estas Prescripciones Generales (las Prescripciones) es establecer el marco de reglamentación aplicable a la organización de Eventos válidos por el campeonato Argentino de Rally Cross Country.

Se recomienda su aplicación en todos los eventos de Rally Cross-Country, incluyendo Bajas. Todo incumplimiento de estas normas será reportado a los Comisarios de la prueba (Los Comisarios), quienes podrán imponer una penalización según su criterio en cada caso.

2. DEFINICIONES – CARACTERÍSTICAS DE LOS EVENTOS

2.1 Un evento Cross-Country es un evento deportivo cuyo itinerario cubre el territorio de uno o varios países. Hay tres tipos de Eventos Cross Country (el Evento): el Rally Cross Country, el Rally Cross Country Maratón (Maratón) y el Rally Cross Country Baja (Baja). Los Organizadores deben obtener el acuerdo de las ADN de los países atravesados.

2.2 Un *Rally Cross Country* es un Evento que debe ser disputado sobre una distancia total de entre 600km y 6500km, y no debe durar más de 10 días (incluyendo la verificación técnica y el Superespecial).

2.3 Un *Maratón* es un Evento cuyo itinerario puede cubrir el territorio de varios países. La distancia total debe ser mayor a 6.500km, con una distancia total mínima de 4000 km para las Secciones Selectivas. La duración de un Maratón no puede exceder los 31 días (incluyendo la verificación técnica y el Superespecial).

2.4 Una *Baja* es un Rally Cross-Country que debe ser disputado en 1 o 2 días.
1 día: distancia máxima a cubrir: 800km.
2 días: distancia máxima a cubrir: 1.200km, con una pausa de descanso mínima de 8 horas y máxima de 20 horas, a ser observado entre las dos Etapas.
Para las Bajas válidas por el campeonato Argentino, la distancia mínima de las Secciones Selectivas es 150km.

3. TERMINOLOGÍA

3.1 Boletín

El Boletín oficial integra parte del Reglamento y su fin es modificarlo, completarlo o esclarecerlo.

3.2 ADN: Autoridad Deportiva Nacional.

3.3 Asistencia

Se define como asistencia al trabajo ilimitado y/o la presencia física de una persona alrededor de un vehículo de competencia, excepto donde sea limitado por los Artículos aplicables en las presentes Prescripciones.

3.4 Bivouac: (Excepto para Bajas)

a) Zona situada entre el Control Horario al final de una Etapa y la largada de la siguiente, donde todos los competidores se reagrupan; esta zona está ubicada en el libro de ruta. En el Bivouac, la asistencia es libre entre los competidores que continúan en la carrera, como lo es toda asistencia autorizada por el Reglamento.

b) La zona de Bivouac será determinada por un círculo imaginario de aproximadamente 500m, cuyo centro será la base de los Cuarteles Generales del Rally establecida por el Organizador y dentro de la cual debe instalarse lo siguiente:

- Un tablero de información oficial,
- La dirección de carrera funcionará luego del cierre del Control Horario para el final de la Etapa. Los controles horarios de llegada y largada de la siguiente Etapa pueden ser combinados, pero no deben estar ubicados a más de 50km del centro del bivouac para el final de una Sección Selectiva, ni a más de 100 km para la largada del día siguiente.

c) La asistencia en un lugar cerrado está autorizada. Cualquier miembro del equipo (incluyendo la tripulación) tiene permitido manejar el vehículo de competición del equipo fuera del bivouac únicamente para pruebas técnicas y fuera de la ruta de toda Sección Selectiva.

d) El Organizador podrá designar Bivouacs con asistencia reglamentada, para los cuales el procedimiento deberá ser descrito en el Reglamento.

3.5 Briefing

El Briefing debe ser dirigido por el Director de la Prueba o por el delegado del Organizador y la participación de los pilotos es obligatoria para la primera reunión y recomendada para los restantes briefings. El Director de la Prueba debe asistir al briefing.

La información referida a la seguridad y a la ruta (modificaciones del libro de ruta), fechada y firmada por el Director de la Prueba debe ser publicada en el tablero de información oficial bajo su responsabilidad.

3.6 Carnet

Documento para registro de tiempos y de controles de paso, en orden cronológico, de los diferentes puntos de control previstos en el itinerario para cada tripulación.

3.7 Concurrente

Entidad física o legal que representa a la persona física o legal que ha inscripto el vehículo.

3.8 Constructor

Un Constructor es quien fabrica vehículos que están homologados por la CDA, que llevan el nombre de ese constructor, y están en venta al público.

Ediciones especiales de estos vehículos son hechas para propósitos competitivos y están en concordancia con el Anexo J de la FIA.

Los Constructores pueden inscribir autos que lleven sus nombres para propósitos competitivos directamente bajo su propia administración o bajo contrato con una compañía asociada.

3.9 CP (Control de Paso)

Es una zona donde el Carnet Horario debe ser sellado por los oficiales y que debe ser obligatoriamente un WP.

3.10 Duración de un Evento

Todo Evento comienza con la verificación administrativa y/o técnica (incluyendo, si se aplica, la verificación de los repuestos del vehículo) y finaliza al concluir alguno de los siguientes límites horarios, cualquiera sea el más tardío:

- Límite horario para la presentación de protestas o apelaciones o el final de toda audiencia por los Comisarios Deportivos;
- Final de la verificación administrativa y técnica post-Evento, llevada a cabo de acuerdo con el Código.
- Final de la entrega de premios.

3.11 DZ

El comienzo de la zona de control de velocidad, y cuando fuera posible, marcada por una referencia precisa y un Waypoint (WP).

3.12 Tripulación

“Tripulación” significa el primer piloto junto con el/los copiloto/s. Está conformada por un máximo de hasta cuatro personas quienes deben ser titulares de una licencia nacional de piloto y/o copiloto, medica y concurrente para el año en curso, válida para el Evento.

3.13 Etapa

Cada parte del Evento que está separada de la próxima por un tiempo de detención de al menos 6 horas.

Luego de haber manejado entre 12 y 20 horas, es obligatorio un descanso de al menos 6 horas. Luego de 10 horas de carrera, es obligatorio un descanso de al menos 18 horas, salvo que los Comisarios Deportivos decidan lo contrario ante la propuesta del Director de la Prueba.

3.14 FZ

Es el final de una zona de control de velocidad, indicado por un Waypoint .

3.15 GPS

“GPS”* en todos los casos se refiere al equivalente estándar del GPS en conformidad con la lista de requerimientos de la CDA.

El organizador recomienda la utilización de equipos marca Garmin, preferentemente modelo 276C.

3.16 Radio

Todos los participantes deberán instalar en sus vehículos un equipo de radio VHF que será provisto por el organizador y se utilizara como sistema de tracking y de seguridad, los participantes deberán disponer un espacio para la instalación de la radio con su respectiva antena, además de la antena GPS, y una batería de 12V para proveer alimentación al sistema de radio.

De no contar con dicho equipamiento no será permitida la largada de la tripulación.

3.16 Infracción (zona de control de velocidad)

Una infracción consiste en una o más instancias en las que se supera el límite de velocidad en una misma zona de control de velocidad, definida por un DZ y un FZ. Una segunda infracción se

producirá cuando una o más instancias de exceso de velocidad hayan ocurrido dentro de una nueva zona de control de velocidad.

En caso de que se repita una infracción durante el Evento, la 3ra infracción (en 3 zonas diferentes) puede resultar, para todos los concurrentes, en penalidades que pueden llegar hasta la exclusión, dependiendo del exceso de velocidad observado.

3.17 Itinerario Oficial

Éste está representado por el paso a través de cada waypoint visible u oculto indicado en el Libro de Ruta.

3.18 Emparejamiento con un evento de motociclismo

Un evento es considerado como emparejado con un evento de motociclismo cuando un evento de motociclismo es disputado en todo o parte del itinerario de un Evento:

- menos de 18 horas antes del paso del Evento
- menos de 6 horas luego del paso del Rally Cross-Country

En el caso de un emparejamiento, el intervalo entre un Rally Cross-Country y un evento de Motociclismo debe ser de al menos 20 minutos a partir de la primer etapa que incluye una Sección Selectiva.

3.19 Información de los Competidores

Ésta es Información provista por los Organizadores y/o la Dirección de la Carrera a las tripulaciones quienes, luego de leerla, deben confirmarlo mediante firma. Esta nota debe ser puesta a disposición de los concurrentes tan pronto como sea posible.

3.20 Ruta

Ésta es definida por el Libro de ruta oficial del Evento, confirmada por la tripulación del auto de apertura (si se aplica).

La ruta se divide en Etapas que consisten en una o más Secciones Selectivas cronometradas unidas por Tramos de Enlace.

La división de las Secciones Selectivas debe ser de tal forma que la mayoría de las tripulaciones en carrera puedan cubrir la mayor parte de la ruta con luz de día. Está prohibido largar una Sección Selectiva de noche. El largo máximo de las Secciones Selectivas por Etapa está fijado en 800 km.

3.21 Pasaporte Técnico

Documento emitido por la ADN de los competidores y autenticado por el delegado técnico de la CDA o el Comisario Técnico encargado en el Evento, el cual identifica el vehículo presentado. Este pasaporte debe ser presentado ante la solicitud de los Comisarios Técnicos.

3.22 Período de Neutralización

Éste es el tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por la Dirección de la Prueba (condiciones de Parque Cerrado).

3.23 Penalidad fija

a) La penalidad fija ha sido creada para reemplazar ciertas sanciones que llevan a la exclusión o descalificación por no respetar determinadas cláusulas del Reglamento en un Evento tradicional. Permite al competidor penalizado continuar el Evento en condiciones normales de

competición, aunque haya sido severamente sancionado. La penalidad fija es expresada en tiempo que es sumado a las penalidades ya recibidas por el competidor en casos específicos detallados en el Reglamento. La penalidad fija es determinada por los Organizadores y puede ser distinta para cada Sección Selectiva, Tramo de Enlace o Control de Paso, calculada de acuerdo al perfil y la dificultad de cada uno de aquellos. El tiempo total atribuido al competidor afectado por la penalidad fija, para cada Etapa, será calculado mediante la suma del tiempo máximo autorizado para la(s) Sección(es) Selectivas o Tramo(s) de Enlace no cubierto(s), más la penalidad fija del día para la(s) Sección(es) faltante(s), así como por todo Control de Paso que haya sido omitido.

b) En el caso de una Etapa cuya Largada y Llegada se encuentran en el mismo lugar o muy cerca una de la otra ("loop"), o de una Etapa recta cuya Largada y Llegada se encuentren unidas por caminos principales y/o rutas en buen estado, se aplicará una penalidad específica que podrá ser de hasta 10 horas y podrá ser aplicada a aquellos competidores que no hayan cubierto la totalidad del itinerario oficial. Si se repite la infracción, los Comisarios de la prueba pueden aplicar una sanción que podrá llegar hasta la exclusión del competidor involucrado.

3.24 Penalidad deportiva

Una penalidad deportiva significa una penalidad impuesta por:

- Sobrepasar la velocidad, omitir un CP o Waypoint, o por una conducta antideportiva, u otra violación cometida en una Sección Selectiva.

3.25 Reagrupamiento (Condiciones de Parque Cerrado)

a) Descanso programado por los Organizadores para poder observar los tiempos teóricos por un lado, y por el otro, para reagrupar a las tripulaciones que permanezcan en el Evento. Este tiempo de reagrupamiento puede variar de acuerdo a las tripulaciones.

b) La nueva largada será de acuerdo al orden de llegada de los competidores al Control Horario de ingreso al reagrupamiento. Las primeras diez tripulaciones en llegar largarán a intervalos de 2 minutos.

3.26 Libro de Ruta

a) Cada tripulación recibirá un libro de ruta en conformidad con el formato FIA, tamaño A5, comprendiendo un máximo de 5 líneas horizontales de distancias, dibujos e información, conteniendo notas características y/o mapas que indiquen la ruta y/o las coordenadas de GPS de paso obligatorio, que deben ser observadas bajo pena de recibir penalizaciones que pueden llegar hasta la exclusión.

b) Para cada área habitada que atraviesen los competidores, es imperativo que se indique la dirección en la que deben proceder al abandonar el área mencionada. El ingreso y el egreso de la zona urbana deben mostrarse al menos mediante Waypoints y/o una referencia visual.

3.27 Tramo de Enlace

Sección del itinerario con un tiempo ideal entre dos Controles Horarios sucesivos.

3.28 Sección Selectiva

Prueba de velocidad en tiempo real. Las Secciones Selectivas pueden disputarse sobre un recorrido exclusivamente reservado para los competidores del Evento. Esta especificación debe ser indicada en el Reglamento.

Las largadas de las Secciones Selectivas son precedidas o acompañadas de un Control Horario para las largadas, y seguidas por un Control Horario luego de la llegada.

3.29 Prueba Superespecial

a) La organización de una **Prueba Súper especial (PSE1)** es parte integral de cada Etapa pero es opcional. Si se incluye un Superespecial en el programa del Evento, los competidores deben participar en él. Si se realizara previa a la largada de la primer etapa, la misma determinará el orden de largada para la siguiente Etapa. Esta se correrá en forma de una Sección Selectiva, y tendrá una extensión mínima de 2km, y una máxima de 10km. El Reglamento deberá especificar si se permitirá el reconocimiento de la prueba Superespecial y de qué forma.

b) Contará para la clasificación del Evento, como así también todas las penalidades de ruta relacionadas. Estas penalidades serán tomadas en cuenta para la clasificación general de esa Etapa y se aplicarán ese mismo día.

c) El organizador podrá incluir pruebas súper especiales al finalizar cada etapa.

3.30 Director de Equipo

Persona debidamente autorizada por escrito para representar a un equipo inscripto en un Evento con una licencia de concurrente emitida a nombre de este equipo.

3.31 Tiempo Ideal

a) Cada Tramo de Enlace debe ser cubierto en un tiempo ideal que los competidores deben respetar.

b) Toda tripulación que exceda este tiempo ideal del Tramo de Enlace recibirá una penalidad dada al minuto.

3.32 Tiempo Estimado

El tiempo estimado por el Organizador para cubrir una Sección Selectiva.

3.33 Tiempo máximo permitido

Tiempo mayor al tiempo ideal determinado para cada Tramo de Enlace o tiempo máximo asignado a cada Sección Selectiva. Toda tripulación que exceda este tiempo, sin tolerancia alguna, recibirá una penalidad que podrá ir desde la penalidad fija establecida hasta la exclusión. En ese momento se considera que el control está cerrado para el concurrente en cuestión.

3.34 Cambio del Tiempo Máximo permitido

Si el 50% de las tripulaciones no llegan dentro del tiempo máximo permitido, ya sea en una Sección Selectiva o en un Tramo de Enlace, el tiempo máximo permitido puede ser modificado por el Director de la Prueba, o a criterio de los Comisarios.

3.35 Tiempo real

Tiempo realmente tomado para cubrir la ruta de una Sección Selectiva.

3.36 Waypoint

Un Waypoint es un punto geográfico definido por coordenadas de longitud y latitud. Hay varios tipos de Waypoint. Cada Waypoint es un punto de paso obligatorio.

4. REGLAMENTACIÓN

4.1 Un Evento es disputado en conformidad con:

- El Código Deportivo nacional de la CDA del Automóvil Club Argentino
- Estas Prescripciones Generales (las Prescripciones);
- El Reglamento. Cualquier cambio debe ser anunciado por medio de un boletín.

4.2 Toda protesta respecto a esta aplicación y todo caso no previsto será analizado por los Comisarios de la prueba quienes son los únicos con poder de decisión.

5. REGLAMENTO Y CONDICIONES DE PUBLICACIÓN

5.1 El Reglamento debe ser publicado al menos 1 mes antes de la largada del Evento, impreso en formato A5, y debe estar en total conformidad con todas las especificaciones detalladas en:

- Las Prescripciones;
- Si se aplica, el Reglamento específico del campeonato en cuestión;
- Toda otra reglamentación o interpretación publicada en el Boletín Oficial de la CDA.

El Reglamento que los Organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las normas y condiciones adicionales, que deben estar en conformidad con estos textos reglamentarios.

5.2 El Reglamento debe especificar dónde y cuándo serán publicados los resultados oficiales. En caso de que se demore la publicación de los resultados, el nuevo horario de publicación deberá ser informado en el/los tablero/s oficial/es.

La fecha y el horario de la primera reunión de Comisarios también deberán ser informados.

6. MODIFICACIONES AL REGLAMENTO - BOLETINES

6.1 Lo dispuesto en el Reglamento sólo podrá ser modificado de acuerdo a los Artículos 66 y 141 del Código.

6.2 Toda modificación o norma adicional será anunciada por medio de boletines fechados y numerados, firmados por:

- Los Organizadores hasta el día de la verificación técnica, y sellado por la ADN .
- Los Comisarios de la Prueba a lo largo de toda la duración del Evento. Los boletines serán parte integral del Reglamento.

Una vez que el Evento ha comenzado, cualquier modificación al Reglamento o del contenido de los Artículos 3 y 4 de la Guía de Rally deberá igualmente ser anunciado mediante un Boletín.

6.3 Estos boletines serán publicados en la Secretaría, en los cuarteles generales del rally, y en el/los tablero/s oficial/es, y serán además comunicados directamente a las tripulaciones, quienes deben dar acuse de recibo por firma, y deben ser puestos a disposición de los competidores lo antes posible.

6.4 Estos boletines serán impresos en papel amarillo. Las páginas deben ser numeradas (por ej.: 2/4, etc.).

7. SOLICITUD – INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

7.1 El Director de la Prueba deberá informar a los Comisarios sobre todos los incidentes importantes que hayan ocurrido y que puedan requerir la aplicación de las Prescripciones, el reglamento de la Campeonato en cuestión o el Reglamento.

7.2 Toda protesta presentada por un competidor deberá ser enviada a los Comisarios por el Director de la Prueba para su deliberación y decisión.

7.3 De manera similar, todo caso que no esté previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios quienes tendrán poder de decisión exclusivo.

8. VEHÍCULOS ADMITIDOS

8.1 Los Eventos están abiertos a vehículos de un peso total máximo de hasta 3.500 kg para los Grupos T1 y T2, y superior a 3.500 kg para el Grupo T4, con su correspondiente certificado de registro. Estos vehículos deben respetar las especificaciones de seguridad dictadas por la Convención Internacional de Tráfico en Ruta, así como las especificaciones de seguridad dictadas por el Reglamento CDA y por estas Prescripciones.

Los vehículos estarán divididos en las siguientes categorías:

Grupo T1: Vehículos Cross-Country Modificados (tracción doble o simple)

Grupo T2: Vehículos Cross-Country de Producción en Serie

Vehículos homologados en el Grupo Cross-Country. (Los vehículos deben cumplir con las especificaciones para vehículos del Grupo T2 – Anexo 2).

Grupo T4: Camiones Cross-Country de Serie que pesen más de 3.500kg. (Sólo para Marathons y Rallies Cross-Country donde el terreno lo permita). Hay dos clases de cilindradas: Clase 1 para camiones equipados con un motor con una cilindrada nominal de 10.000 cm³ o más; Clase 2 para camiones equipados con un motor con una cilindrada nominal de menos de 10.000 cm³. Habrá una clasificación separada para camiones T4 en Rallies Cross-Country Y Marathons.

8.2 Los vehículos de Producción en Serie que ya no reciban homologación para el Grupo T2, pueden ser autorizados para participar en el Grupo T1 con un nivel de seguridad y de preparación T2. Los vehículos deben respetar el Artículo 284 (Grupo T2) en su totalidad.

9. NEUMÁTICOS

Los neumáticos serán de libre elección en todas las categorías

10. TRIPULACIONES

10.1 Toda tripulación inscrita por un concurrente titular de una licencia nacional de concurrente válida para el año en curso podrá ser admitida.

10.2 Donde el concurrente es una entidad legal, o en todo caso no es parte de la tripulación, el primer piloto nombrado en el formulario de inscripción será responsable, individual y colectivamente, de todos los compromisos y obligaciones del inscripto, durante todo el Evento. En el transcurso de una Etapa, el transporte por tierra o por aire de al menos un miembro de la tripulación por los Organizadores implicará la exclusión de la tripulación en cuestión.

10.3 La tripulación completa debe estar a bordo del vehículo durante toda la duración del Evento, con la excepción de los casos previstos en el Reglamento. Si un miembro se retira, o si una tercera persona es admitida a bordo (a menos que esto sea para transportar a una persona herida) el vehículo será excluido del Evento.

10.4 El uso del equipamiento de seguridad homologado de la CDA es obligatorio a lo largo de las Secciones Selectivas, bajo pena de exclusión inmediata.

El uso de un cinturón de seguridad aprobado por la CDA es obligatorio a lo largo del evento.

Es responsabilidad de los organizadores llevar a cabo los controles del equipamiento de seguridad y de la vestimenta de las tripulaciones en la largada de cada Sección Selectiva del evento.

11. OFICIALES

11.1 La lista de nombres de los oficiales debe ser provista a la ADN organizadora al menos 4 semanas antes del Evento.

- 1 Comisario Técnico
- 1 Director de la Prueba
- 1 Director de la Prueba adjunto
- 1 Secretario/a de la Prueba.
- 1 Responsable de Seguridad
- 1 Responsable de Sanidad
- 2 Jefes de puesto y 1 control por cada uno de los controles programados en una Etapa (es decir que para una Etapa: CH de largada de Etapa, CH previo a largada de Sección Selectiva, largada de Sección Selectiva, Control de Paso, Llegada de la Sección Selectiva, CH de Stop y CH del final de Etapa).

11.2 Director de la Prueba

Esta persona es designada por el organizador y siempre debe tener los medios materiales para controlar el progreso de la carrera sobre el terreno con el Organizador.

12. INSCRIPCIONES

12.1 Toda persona que desee formar parte del Evento deberá enviar el formulario de inscripción debidamente completado a la secretaría del Evento junto con los derechos de inscripción, mencionando al menos:

- el nombre completo, la nacionalidad, la dirección, el número de licencia (concurrente y/o piloto) y el número de licencia de conducir de cada miembro de la tripulación.
- las características del vehículo.

Los Concurrentes, primeros pilotos o copilotos de una nacionalidad diferente a la de la ADN del Organizador, deben cumplir con el Artículo 70 del Código.

12.2 Por el sólo hecho de haber firmado el formulario de inscripción, el concurrente, así como todos los miembros de la tripulación quedan sometidos a las jurisdicciones deportivas especificadas únicamente en el Código y el reglamento. No podrá hacerse ninguna modificación sobre el formulario de inscripción, excepto en los casos previstos en el Reglamento.

12.3 El cambio de un sólo miembro de la tripulación puede realizarse hasta el momento en que el miembro de la tripulación en cuestión se presente a la verificación administrativa, sujeto a la aprobación del comité organizador. El cambio de 1 a 4 miembros de la tripulación sólo puede ser autorizado por la CDA o por los Comisarios Deportivos una vez que las verificaciones administrativas y técnicas hayan comenzado.

12.4 Hasta el momento de la verificación administrativa, el concurrente puede reemplazar libremente el vehículo inscripto por otro.

12.5 Si resultara, al momento de la verificación técnica previa a la carrera, que un vehículo no corresponde en su presentación al grupo en el que fue inscripto, este vehículo puede, ante la propuesta de los Verificadores técnicos, ser transferido por los Comisarios a un grupo diferente o ser definitivamente rechazado.

12.6 La solicitud de inscripción será aceptada sólo si está acompañada por los derechos de inscripción que serán incrementados en un 60% a los concurrentes que no acepten la publicidad opcional de los Organizadores.

12.7 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

- a) a los candidatos cuya inscripción no fuera aceptada,
- b) en el caso de que no se realizara el Evento.

12.8 Los Organizadores reembolsarán los derechos de inscripción, menos una retención variable, a aquellos concurrentes que no pudieran presentarse a la largada del Evento (Esto es: antes del final de la verificación administrativa) por razones de fuerza mayor, sujeto a que la solicitud llegue a los organizadores por correo certificado.

Este reembolso tomará lugar como máximo un mes después del final del Evento.

12.9 Cuando el Evento incluye un traslado (por aire, mar, tren u otros medios), el mismo debe ser una parte integral de él y debe ser incluido en la suma total de los derechos de inscripción.

12.10 El rechazo de cualquier inscripción debe guardar conformidad con el Artículo 74 del Código.

13. IDENTIFICACIÓN

13.1 El Organizador debe proveer a cada tripulación un juego de placas de identificación conformado por 2 placas del rally y 3 paneles con los números de carrera, llamados placas de números.

13.2 Durante el transcurso del Evento, las placas deben estar adheridas, según lo indicado en las Prescripciones.

En ningún caso las placas podrán cubrir, ni siquiera parcialmente, las patentes del vehículo.

13.3 Las placas de números, de 50cm de ancho x 47cm de alto, deben colocarse a la derecha y a la izquierda del vehículo, en el área situada entre los arcos de las ruedas, siempre que sean totalmente visibles desde el costado, como así también en el techo del vehículo legibles desde atrás.

Llevan el número de carrera, el nombre del Evento y posiblemente el nombre del principal sponsor del Organizador.

Bajo estas placas de número, se debe dejar libre un espacio de 50 cm de ancho x 5 cm de alto (ver Anexo N).

13.4 En todo momento durante el Evento, la ausencia o mala ubicación de una placa de número o de una placa de rally podrá incurrir, bajo certificación, en una penalidad monetaria equivalente al 50% de los derechos de inscripción, con la condición de que los Organizadores provean estas placas. La ausencia o mala ubicación de 2 o más placas simultáneamente podrá resultar en una penalidad monetaria equivalente al 100% de los derechos de inscripción.

13.5 Los nombres del primer piloto y su(s) copiloto(s) más sus banderas nacionales de 30-50 mm de altura deben aparecer a ambos lados de los guardabarros delanteros o puertas delanteras del vehículo. Todo vehículo que no respetara esta regla podrá quedar sujeto a una penalidad monetaria, equivalente al 10% de los derechos de inscripción.

14. PUBLICIDAD

14.1 Los competidores tienen permitido colocar todo tipo de publicidad en sus vehículos, siempre y cuando:

- a) Ésta sea autorizada por las reglamentaciones de los países atravesados,
- b) No sea ofensiva,

- c) No invada espacios definidos más abajo, reservados para placas de Rally, placas de números y tiras del parabrisas,
- d) No interfiera con la visión de la tripulación a través de las ventanillas.

14.2 Los lugares reservados por los Organizadores para la publicidad colectiva obligatoria que no podrá ser comprada estarán situados en:

- a) las placas de números donde la publicidad de los organizadores deberá ser colocada en una tira que mida 14cm x 50cm, que podrá dividirse por encima y/o debajo de los números.
- b) un juego de placas de rally, en las que 9cm x 43cm están reservados para la publicidad de los Organizadores.
- c) dos tiras para ser colocadas a cada lado de la parte superior del parabrisas, de 10cm de alto por 25cm de largo.

15. MARCADO

15.1 El chasis y el bloque motor, identificados mediante una marca durante la verificación técnica, y la tripulación están asociados con un número de competición; ninguno de estos tres elementos podrá ser modificado ni reemplazado durante la disputa del Evento (excepto en los casos expresamente indicados en estas Prescripciones).

15.2 Toda anomalía descubierta, y en particular la presentación de las marcas identificatorias como si fueran originales e intactas cuando han sido modificadas, implicará la exclusión de la tripulación, como así también de todo otro competidor o tripulación que haya ayudado o estado involucrado en la realización de la infracción. Esto no irá en perjuicio de una posible solicitud adicional a la ADN del competidor o su cómplice, para la imposición de mayores sanciones.

16. ASIGNACIÓN DE NÚMEROS DE COMPETICIÓN

16.1 Orden de asignación de números de competición

Todos los pilotos serán sorteados para establecer la numeración correspondiente, el sorteo se realizara de acuerdo a la prioridad de cada participante, en base a los resultados obtenidos en competencias anteriores.

16.2 CRITERIO DE PRIORIDAD

- Los pilotos que cumplan con los siguientes criterios son incluidos en la lista de pilotos prioritarios:
- Los 10 primeros de la clasificación final del campeonato Argentino del año anterior
- Los 3 primeros de la categoría T2 de la clasificación general del año anterior.
- Los 3 primeros en cada evento del campeonato actual.

17. ORDEN DE LARGADA

17.1 Las largadas del Superespecial y de cada etapa deberán ser dadas con un intervalo de 2 minutos entre los pilotos prioritarios, o los primeros 10, en orden ascendente de los números de carrera.

17.2 Luego del Superespecial, las largadas para la siguiente Etapa que incluya una Sección Selectiva serán en el orden de la clasificación del Superespecial. Las penalidades impuestas durante el Superespecial y en todos los tramos de enlace sólo afectan a la clasificación general. En caso de empate, la prioridad será dada a la primera tripulación que haya alcanzado el tiempo.

17.3 Si se han disputado dos o más Secciones Selectivas en la misma Etapa, el orden de largada de la Etapa del día siguiente será establecido acumulando los tiempos de dichas Secciones Selectivas. En caso de empate, la prioridad será dada a la tripulación que haya logrado el mejor tiempo en la 1º Sección Selectiva.

17.4 En caso de 2 o más Secciones Selectivas sucesivas, la largada de la siguiente SS estará basada en el horario de llegada de la SS anterior, en horas y minutos, sin tener en cuenta los

segundos, a lo cual se sumará el horario ideal para el Tramo de Enlace, de haberlo, y los 5 minutos reglamentarios.

Los competidores largarán con al menos el mismo intervalo que fue dado en la largada de la Etapa (ej los primeros 10 con un intervalo de 2 minutos, el resto a intervalos de un minuto).

17.5 Al designar el orden de largada, el Director de la Prueba debe tener en cuenta únicamente toda penalidad deportiva en la que un competidor haya incurrido por infracciones (Omisión de CP, omisión de Waypoint, exceso de velocidad, conducta desleal) cometidas durante la Sección Selectiva, sumada al tiempo de la(s) Sección (es) Selectiva (s) considerada/s.

Este procedimiento es aplicable siempre que las penalidades sean asentadas en el Carnet horario del competidor y/o establecidas por cualquier otro medio a disposición de la Dirección de la Prueba.

17.6 Únicamente por razones de seguridad, los Comisarios deportivos podrán designar otro orden de largada reubicando a cualquier piloto. En ningún caso, este piloto reposicionado podrá largar delante de un piloto prioritario que figure dentro de los diez primeros pilotos en el orden de largada de la Etapa.

17.7 Todas las penalidades incurridas durante los Tramos de Enlace serán agregadas a la clasificación general de la Etapa corrida.

17.8 En la largada de cada Etapa, las primeras 10 tripulaciones deben largar a intervalos de 2 minutos (como mínimo); las demás tripulaciones deberán largar a criterio del Director de la Prueba, los intervalos no serán mayores a 2 minutos (salvo que razones de seguridad no lo permitan), ni menores a 1 minuto (para Rallies Cross-Country) ó 30 segundos (para Marathons y Bajas).

17.9 Todo vehículo que se retrase para el control horario de una Etapa o de una sección selectiva será penalizado a razón de un minuto por cada minuto de retraso. A toda tripulación que arribe con más de 30 minutos de retraso no se le permitirá largar, y será excluida inmediatamente.

17.10 En caso de arribo adelantado al Control Horario previo a la largada de una Sección Selectiva, la tripulación será penalizada con 1 minuto por cada minuto de adelanto, y no autorizará ninguna modificación al orden de largada previsto en función de los autos presentes, y en todos los casos el horario de largada es el horario ideal de chequeo en el Control Horario + 5', incluso si se trata de la largada de una Sección Selectiva que no es la primera del día.

Ejemplo: Horario ideal de chequeo en el Control Horario: 10h00; horario real de arribo adelantado: 9h54; horario de largada teórico: 9h59; horario de largada autorizado: 10h05, que corresponde al horario de chequeo ideal + 5 minutos.

El oficial a cargo de la largada debe asegurarse de que esta regla sea respetada y hacer un informe al Director de la Prueba. Toda infracción a esta regla podrá implicar una sanción impuesta por los Comisarios deportivos que podrá llegar hasta la exclusión de la tripulación involucrada.

17.11 Excepto en los casos previstos en el Reglamento, el primer camión largará después del último auto. El período mínimo entre el último auto y el primer camión queda a criterio del Director de la Prueba.

18. LIBRO DE RUTA Y NAVEGACIÓN - GENERALIDADES

18.1 La ruta de un Evento se describe en el libro de ruta provisto a los competidores y es validada por el auto de apertura durante la verificación de la ruta.

18.2 Un sistema de GPS será necesario para complementar la navegación en secciones fuera de pista, la organización deberá entregar junto con el road book de cada etapa, una planilla con

todos los puntos (coordenadas) obligados de paso, que deberán estar cargados previo a la largada de la especial en el navegador.

18.3 Entre dos puntos de paso obligatorios, la ruta descrita en el Libro de ruta es obligatoria.

18.4 La ruta debe permanecer en secreto hasta que el Libro de ruta es entregado a las tripulaciones.

18.5 Toda forma de reconocimiento o de apertura de la ruta por cualquier persona que no pertenezca a la organización está prohibida.

18.6 EL incumplimiento de los párrafos arriba mencionados resultará en penalidades que podrán llegar hasta la largada denegada o la exclusión, sin perjuicio de otras posibles sanciones dadas por la ADN del competidor.

18.7 El Organizador de un Evento debe garantizar a todos los competidores inscriptos o posibles inscriptos en ese Evento que ninguna información relativa a la ruta ha sido o será divulgada a nadie hasta el final del Evento, a excepción de las comunicaciones emitidas a todos los competidores. El incumplimiento de esta garantía podrá resultar en la imposición de sanciones por la CDA.

19. LIBRO DE RUTA

19.1 Toda tripulación recibirá un libro de ruta , según los modelos de la FIA.

19.2 El libro de ruta debe ser entregado a los competidores como máximo a las 20:00 hs del día anterior a la Sección Selectiva. Pasarán a ser propiedad del competidor. La recepción del libro de ruta será validada mediante la firma de un miembro autorizado del equipo. Las modificaciones de la ruta que realice el vehículo de apertura deberán ser distribuidas a los competidores y publicadas en el mismo momento que se realiza la distribución de libros de ruta.

19.3 El itinerario oficial del Evento es definido usando Waypoints.

- Cada Waypoint es considerado como punto de paso obligatorio.

- Para validar su paso, el competidor debe pasar a menos de 200 metros de un WP, y a menos de 90 metros de un DZ o un FZ, sea cual fuera la naturaleza del waypoint usado.

- Una penalidad de 2 horas será aplicada a las tripulaciones que omitan el paso por un CP, como así también por no realizar la detención obligatoria en el mismo, para el sellado del carné de control

- Las penalidades por la omisión de un WP serán definidas en el reglamento particular de la prueba, y en ningún caso podrán ser menores a 15 minutos.

19.4 Igualmente se pueden aplicar penalidades adicionales, a criterio de los comisarios deportivos.

19.5 Una Sección Selectiva o Tramo de Enlace que tenga lugar en un camino existente aparecerá en el libro de ruta como una línea continua. Una Sección Selectiva o Tramo de Enlace que tenga lugar fuera de camino aparecerá en el libro de ruta como una línea de puntos.

19.6 Todas las partes de la ruta, deben ser verificadas durante el reconocimiento de la ruta llevado a cabo por los Organizadores.

19.7 Para cada área habitada a través de la cual pasen los competidores, es imperativo que se indique la dirección en la cual ellos procederán al dejar esa área.

19.8 Antes y durante un Evento, se les prohíbe a los competidores que estén inscriptos o que puedan inscribirse, llevar a cabo o haber llevado a cabo el menor reconocimiento de la ruta,

excepto para las posibles Pruebas Super Especiales. Los detalles de las posibilidades abiertas a los competidores deben estar claramente especificados en el Reglamento particular de la prueba.

19.9 Está autorizado llevar en el auto sólo las notas de ruta para el Evento en curso (Libro de ruta oficial), las modificaciones propuestas por el vehículo de apertura, que pueden ser integradas al Libro de ruta, notas personales resultantes de un paso previo en el Evento en curso durante la misma Sección Selectiva del rally disputada varias veces, en su totalidad o parte de la actual Sección Selectiva, mapas geográficos, y fotos satelitales.

20. ITINERARIO OFICIAL

20.1 La validación de cada Waypoint indicado en el Libro de ruta garantiza que el competidor respete ese punto de paso. Cada punto será numerado cronológicamente en el Libro de ruta y en el "GPS" *.

20.2 En caso de un cambio de itinerario, el Organizador está obligado a hacer modificar la lista de puntos de paso obligatorios que está cargada en el "GPS" *.

20.2 El competidor debe respetar el orden cronológico de los Waypoints de la Etapa concerniente.

20.3 Sobre la totalidad de una Etapa, sólo es tolerado un cierto número de Waypoints omitidos. Este número debe ser especificado en el Reglamento.

20.4 Sobre la totalidad del Evento, sólo es tolerado un cierto número de Waypoints omitidos. Este número, que implica exclusión, debe ser especificado en el Reglamento.

20.5 Un WP es obligatoriamente asignado al DZs y FZs.

21. ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD - DEFINICIONES

21.1 Ingreso de la zona de control

El comienzo de la zona de control de velocidad registrada en el "GPS" * será indicado en el libro de ruta mediante un cuadro indicando "DZ" y por un punto GPS (WP). Se prohíbe a los competidores apartarse a más de 90 metros (radio) de éste, bajo una penalidad idéntica a la aplicada para los Waypoints omitidos.

Los 90m anteriores al Waypoint DZ, se consideran como una zona de desaceleración "buffer", antes de ingresar a la zona de control.

21.2 La Zona de Control

La velocidad de un competidor será limitada a 30 o 50 kph, a criterio del Organizador, entre el punto de ingreso y el punto de salida de la zona, independientemente de la ruta tomada entre estos dos puntos.

21.3 Salida de la Zona de Control

El final de la zona de control será indicado en el libro de ruta mediante un cuadro indicando "FZ" y por un Waypoint (WP).

Alrededor de este punto habrá una zona de tolerancia de 90m para evitar todo argumento concerniente a la medición de la velocidad.

Los competidores pueden reaccelerar desde este punto.

22. PROCEDIMIENTO DE CONTROL

22.1 Los controles de velocidad podrán ser realizados con elementos de medición de velocidad a cargo de los jueces de hecho presentados por el organizador.

23. CIRCULACION - VELOCIDAD

En caso de infracción de las leyes de tránsito cometida por una tripulación participante en el Evento, los policías de tránsito, jueces de facto u oficiales del Evento, que hayan observado la infracción deben informar de esto al infractor tan pronto como sea posible. Si los mismos deciden no detener al conductor en infracción o no pueden hacerlo, ellos podrán solicitar la aplicación de las penalidades previstas, sujeto a lo siguiente:

- a) que la notificación de la infracción sea hecha a través de los canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación de la Etapa durante la cual se cometió la infracción,
- b) que las declaraciones sean lo suficientemente detalladas como para poder establecer la identidad del piloto infractor sin lugar a dudas, así como el lugar y el horario exactos de la infracción,
- c) que los hechos no estén sujetos a interpretaciones diversas.
- d) Está prohibido, bajo pena de exclusión:
 - transportar los vehículos.
 - bloquear deliberadamente el paso de los vehículos, o impedir a los mismos el sobrepaso.

24. CÓDIGO DE CONDUCTA

24.1 Asistencia en el caso de un accidente - Seguimiento

Debe recordarse que por demanda ética una tripulación que ve que ha ocurrido un accidente debe parar para proveer asistencia de la forma más apropiada hasta que llegue el equipo de rescate o el siguiente participante.

Además, debe recordarse que son implementados importantes medios para acortar los tiempos de intervención.

Toda tripulación que sea testigo de un accidente que ponga en peligro físico a otro competidor deberá:

- Parar,
- Esperar al servicio de rescate o a que llegue el siguiente competidor.

24.2 Cruzando zonas de control de velocidad

a) En áreas definidas como "zonas de control de velocidad", la velocidad de los competidores a través de los pueblos y ciudades atravesados por la ruta, tanto en las Secciones Selectivas como en los tramos de enlace, está limitada a 30 kph o 50 kph, dependiendo de la Etapa.

b) Si el límite de velocidad local es menor, éste debe respetarse. Además, es responsabilidad del competidor adaptar su velocidad a la población y condiciones de tránsito locales.

c) Las zonas de control de velocidad serán indicadas en el libro de ruta por las iniciales "DZ" (comienzo de una zona de control de velocidad) y "FZ" (final de una zona de control de velocidad).

d) La presencia o ausencia de pancartas indicando límites de velocidad en ningún caso puede servir como un argumento en caso de disputa.

El sobrepaso está permitido, bajo la condición de que la velocidad máxima autorizada en la zona no sea excedida.

24.3 Penalidades y apelaciones

a) Si el competidor está en desacuerdo con las infracciones indicadas, éste debe hacer una protesta por escrito que luego deberá entregar a la Dirección de la Prueba.

b) Cualquier exceso de velocidad registrado por los jueces de hecho será sancionado con las siguientes penalidades:

- **Entre 1 y 15 kph:** (5 minutos + \$250) por cada zona excedida
- **Entre 16 y 40 kph:** (10 minutos + \$500) por cada zona excedida

- **Más de 40 kph:** (20 minutos + \$ 1000) por cada zona excedida y hasta la exclusión a criterio de los comisarios deportivos

25. RECONOCIMIENTO

25.1 La tripulación de reconocimiento de la Organización verificará que la ruta sea accesible para todos los vehículos (autos y camiones).

a) El equipo de reconocimiento debe estar constituido por personas que muestren experiencia significativa en rutas de CC. Los nombres de estos expertos deben ser comunicados a la CDA.

b) Los vehículos de reconocimiento deben estar equipados de acuerdo a los “Lineamientos de Reconocimiento y Apertura de Ruta”.

25.2 Apertura de la ruta

a) La apertura de la ruta debe ser realizada por el vehículo de apertura , bajo la responsabilidad de un Director de la Prueba adjunto, manejando el grupo y con la ayuda del diseñador de la ruta oficial. El piloto del vehículo de apertura debe tener un antecedente significativo como piloto experimentado de autos de competición en rallies Cross-Country.

b) El vehículo de apertura debe cumplir con los “Lineamientos para el Auto de Apertura Cross- Country ”.

26. ASISTENCIA Y REABASTECIMIENTO

26.1 Asistencia en Rallies Cross- Country

a) Excepto en las Secciones Selectivas, en el transcurso de la duración total del Evento, la asistencia está permitida únicamente en las secciones comunes a los vehículos de competición y de asistencia.

En las secciones selectivas solo estará permitida la asistencia de una tripulación a otra, siempre que las mismas estén inscritas como tales.

b) Los Tramos de Enlace y asistencias, tal como se detallan en los libros de ruta, son obligatorias.

c) Todo tipo de asistencia aérea está prohibida.

d) Los vehículos de asistencia deben circular únicamente en el sentido de la carrera.

26.2 Señalización (información visible desde los equipos a las tripulaciones)

La señalización está permitida en una zona de asistencia, excepto en una zona de control, y en todo momento cuando la carrera y la asistencia compartan la misma ruta, en los cruces del itinerario y caminos de tráfico público.

26.3 Reabastecimientos en Rallies Cross-Country

a) Los reabastecimientos están autorizados sólo en el bivouac o en los surtidores de nafta locales. En una Etapa, los competidores todavía en carrera tienen permitido reabastecerse uno al otro.

b) En el caso de reabastecimiento autorizado en una zona de asistencia, el tiempo mínimo de neutralización es de 15 minutos. Los Organizadores deben detener a todos lo vehículos.

26.4 Combustible

a) Si el combustible disponible donde se disputa el Evento no tiene la calidad suficiente para ser utilizado por los concurrentes, se autorizará la utilización de un combustible conforme a la definición de la CDA.

b) Para vehículos de motor a nafta, el uso de combustible de aviación (AVGAS) será también autorizado.

c) El Reglamento debe especificar la autorización de dicho uso.

26.5 Asistencia en Bajas

Los Organizadores deben definir el tiempo de la única asistencia limitada por 2 Controles Horarios. La velocidad máxima permitida dentro de los parques de asistencia es de 30km por hora. Por la seguridad del público, los Organizadores deben proveer un carril para vehículos y otro para espectadores.

26.6 Reabastecimiento en Bajas

a) El reabastecimiento en las Secciones Selectivas debe realizarse únicamente en las áreas definidas específicamente por los Organizadores y señaladas en el libro de ruta. El reabastecimiento puede desarrollarse en Tramos de Enlace.

b) Dos mecánicos están autorizados a realizar operaciones de reabastecimiento. Al menos una persona del equipo debe estar asignada al extinguidor.

Se recomienda que los mecánicos vistan ropas ignífugas homologadas.

El procedimiento de reabastecimiento prohíbe todo uso de energía eléctrica y la bajada eléctrica a tierra es obligatoria para el vehículo y el sistema de reabastecimiento.

d) Queda prohibida toda actividad sobre el vehículo, dentro del área de reabastecimiento, que no esté directamente ligada a este procedimiento. La instalación de equipamiento no es considerada como parte del procedimiento de reabastecimiento.

e) Para todas las áreas de reabastecimiento se aplica un límite de velocidad de 30km por hora.

f) El reabastecimiento es responsabilidad exclusiva del concurrente.

g) Durante la operación de reabastecimiento los motores deben estar detenidos.

Las tripulaciones deben permanecer fuera del auto durante el reabastecimiento.

h) El Organizador debe contar con un servicio de bomberos, utilizando el equipamiento apropiado de acuerdo a los riesgos relacionados con el combustible y a la cantidad de competidores. El personal debe estar equipado, listo para intervenir durante el desarrollo de estas operaciones.

En caso de falla, el vehículo en cuestión podrá empujarse fuera del área de reabastecimiento, sin incurrir en una penalidad.

Inmediatamente después de abandonar el área, podrá utilizarse una batería de repuesto para hacer arrancar el motor.

i) Los competidores pueden reabastecerse en cualquier surtidor comercial.

27. CAMBIO DE MOTOR

En el Grupo T1, sólo se autoriza un bloque motor de repuesto por carrera y por competidor.

En caso de reemplazar el bloque motor, se aplicará una penalidad de 6 horas al auto cuyo bloque haya sido reemplazado.

28. SEGURO

28.1 Los derechos de inscripción incluyen la prima del seguro, que garantiza al concurrente la cobertura total por responsabilidad civil contra terceras partes dentro de una sección selectiva.

Si fuera obligatoria otra cobertura de seguro especial distinta a la especificada arriba, relacionada con las reglamentaciones en vigencia en el país o los países atravesados por el Evento, la misma debe ser detallada e incluida en los derechos de inscripción.

La cobertura del seguro y sus límites deben estar mencionados en el Reglamento. El nombre, la dirección y los datos de contacto de la compañía de seguros (o compañías), así como los números de contrato, deben estar incluidos en el Reglamento.

La copia de la póliza de seguros puede ser remitida a los competidores que lo soliciten.

28.2 Beneficiarios del seguro

- Los competidores y su personal de asistencia
- Los miembros de la organización, sus proveedores de servicio y su personal
- Los oficiales del evento

28.3 La cobertura del seguro entrará en vigencia al menos desde la verificación administrativa y técnica del Evento y cesará al final de alguno de los siguientes límites horarios, cualquiera sea ulterior:

- Límite horario para protestas o apelaciones o final de todas las posibles audiencias por los Comisarios deportivos,
- Fin de la verificación administrativa y técnica post Evento,
- Fin de la entrega de premios.

28.4 Responsabilidad Civil

De una compañía de seguros, el Organizador obtiene una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil, específica para eventos deportivos con vehículos terrestres a motor, en concordancia con la legislación vigente.

El derecho de inscripción incluye la prima de seguro que cubre la Responsabilidad civil del concurrente hacia terceras partes, dentro del límite de la suma cubierta, por incidente, especificada en el Reglamento.

De este modo, en el caso de un accidente, incendio o explosión ocurrida durante el rally, el propósito del mencionado contrato es cubrir las consecuencias financieras de la responsabilidad civil que pueden incumbirle a:

- Los concurrentes en caso de heridas físicas o daño material causado a terceras partes (que no sean competidores), a empleados del sector público o a cualquier otro organismo público que participe en el servicio de supervisión de los espectadores.
- Los concurrentes en caso de heridas físicas o daños en las vestimentas que puedan ocasionarse entre ellos; es importante notar que este seguro no cubre el daño material.

28.5 Este contrato de seguro en ningún caso cubre el robo de vehículos, de repuestos o de todo otro bien.

28.6 Esta póliza cubre sólo la ruta oficial del rally, indicada por el Organizador. Los vehículos que se hayan retirado o hayan sido excluidos continuarán siendo cubiertos, siempre que ellos se incorporen al control de llegada o el puerto más cercano a través de la ruta más directa desde la ubicación donde ellos hayan abandonado o sido excluidos.

28.7 En caso de accidente, el concurrente o su representante debe hacer una declaración escrita al director de la carrera, al encargado de relaciones con los concurrentes, o directamente al Organizador, dentro de las 24 horas. Esta declaración debe mencionar las circunstancias del accidente y los datos de contacto de los testigos.

28.8 Seguro de accidente individual

Los concurrentes deben obtener información de su ADN en relación a la cobertura garantizada por su licencia de piloto de carrera. Se les recomienda además obtener un seguro adicional con una compañía aseguradora de su elección.

29. CARNET HORARIO

29.1 En la largada de la Etapa, las tripulaciones recibirán un Carnet Horario en el cual deberán figurar los horarios ideales y los tiempos máximos autorizados para cubrir cada Tramo de Enlace y cada Sección Selectiva, respectivamente. Este Carnet deberá ser entregado en el Control Horario de llegada de cada Etapa y podrá ser reemplazado por uno nuevo en la largada de la siguiente Etapa. El Carnet es responsabilidad exclusiva de cada tripulación.

29.2 Toda corrección o enmienda hecha sobre el Carnet implicará la exclusión, excepto cuando haya sido aprobada por escrito por el oficial de control.

29.3 Es responsabilidad exclusiva de la tripulación entregar el Carnet en los diferentes controles y la precisión de las anotaciones. Los oficiales de control son las únicas personas autorizadas a ingresar el horario en el Carnet, a mano o por medio de un dispositivo de impresión.

29.4 Es obligación de las tripulaciones, sujeto a penalidades que podrán llegar hasta la exclusión, hacer registrar su paso en todos los puntos mencionados en el Carnet, y en el orden correcto. La ausencia de un sello o la falta de entrega del Carnet en un control resultarán en una penalidad que podrá llegar hasta la exclusión.

29.5 La pérdida de un Carnet Horario implicará una penalidad horaria de 5 minutos.

29.6 Si el Reglamento lo permite, cuando un competidor que no ha terminado una Etapa desea relargar la Etapa del día siguiente, éste debe informarlo al Director de la Prueba lo antes posible. El competidor debe entonces retornar su Carnet Horario a los Cuarteles Generales del Evento a su llegada al bivouac.

Además de las penalidades previstas en las presentes Prescripciones y en el Reglamento, el concurrente recibirá otra penalidad de 5 horas. Las condiciones de la asistencia autorizada en estas circunstancias deben ser especificadas en el Reglamento.

30. ZONAS DE CONTROL

Todos los controles, es decir Controles Horarios, de largada y llegada de las Secciones Selectivas, Controles de Paso y Controles de Cruce de ruta, serán indicados por medio de pancartas estandarizadas.

30.1 El comienzo del área de control es señalado por una pancarta de advertencia sobre un fondo amarillo. A una distancia de aproximadamente 100m, la posición del puesto de control es indicada por una pancarta sobre un fondo rojo. El final del área de control, aproximadamente 100m más adelante, es indicado por una pancarta final sobre un fondo beige con tres franjas negras transversales.

30.2 Está estrictamente prohibido ingresar o salir de un área de control en otra dirección que no sea la establecida en el itinerario del Evento, así como re-ingresar a un área de control una vez que el chequeo haya tomado lugar en este punto, bajo pena de:

- 1ra infracción: penalidad de 10 minutos,
- 1ra repetición de la infracción: penalidad de 1 hora,
- 2da repetición de la infracción: exclusión o penalidad fija donde esta exista.

30.3 Para Rallies Cross-Country, el horario oficial es el horario del "GPS"* según se lo define en el Reglamento.

Para Bajas, el Reglamento puede proponer otra previsión.

El horario ideal de chequeo es entera responsabilidad de las tripulaciones, quienes podrán consultar el reloj oficial en la mesa de control.

30.4 Los puestos de control deben estar listos para funcionar 1 hora antes del horario ideal de paso de la primera tripulación. A menos que el Director de la Prueba decida lo contrario, dejarán de operar 1 hora después del horario ideal de la última tripulación más el tiempo de exclusión, o bien cuando el Reglamento prevea la aplicación de la penalidad fija, los Controles Horarios de largada y llegada de Secciones Selectivas dejarán de operar en un horario calculado teniendo en cuenta el/los tiempo/s máximo/s permitido/s precediendo este control para el último competidor clasificado.

30.5 Bajo pena de sanción que puede llegar hasta la exclusión, las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del jefe del puesto de control, quien debe ser asistido por un oficial de control (todos los casos posibles serán examinados por los Comisarios deportivos siguiendo un informe por escrito del jefe del puesto de control).

30.6 Un vehículo debe moverse por sus propios medios, con el motor funcionando; no está permitido moverse únicamente con la potencia del arranque.

Si el vehículo no puede moverse, está permitido que lo remolque y/o empuje un competidor en la carrera.

En las zonas de control, estas acciones implicarán las siguientes penalidades:

a) Área de largada de una Etapa y/o área de largada de una Sección Selectiva: la largada será negada.

b) Zona de Control de Paso: 5 minutos

c) La Zona de Control Horario: 5 minutos para bajas, 15 minutos para Rallies Cross-Country y 30 minutos para Marathons.

En zonas de control, una vez que la infracción ha sido advertida, el vehículo puede ser removido de la zona usando ayuda externa.

31. CONTROLES HORARIOS

31.1 En los Controles Horarios, los oficiales de control indicarán en el Carnet, el horario de chequeo que corresponde al momento exacto en el que uno de los miembros de la tripulación entrega el Carnet al oficial de control. El horario sólo será ingresado en el Carnet si todos los miembros de la tripulación y el vehículo están en frente de la pancarta roja de la zona de control.

31.2 El procedimiento de chequeo comienza en el momento en que el vehículo pasa la pancarta de ingreso a la zona del Control Horario. (pancarta de reloj amarillo)

31.3 Se le prohíbe a la tripulación detenerse o conducir anormalmente despacio entre la pancarta de ingreso a la zona y el puesto de control. Una tripulación puede permanecer en la zona de control sólo el tiempo necesario para completar las formalidades del control y verificación técnica. (1minuto)

31.4 La tripulación no incurrirá en penalidad alguna por llegada adelantada si el vehículo ingresa a la zona de control durante el minuto anterior al minuto ideal de chequeo.

31.5 Para Tramos de Enlace, el horario ideal de chequeo es aquel obtenido mediante la suma del tiempo permitido para completar el Tramo de Enlace más el horario de largada de esa sección. Estos tiempos son expresados en horas y minutos y son siempre mostrados desde 00:01 a 24:00.

31.6 Para Tramos de Enlace, la tripulación no incurrirá en penalidad alguna por llegada retrasada si el Carnet es entregado al oficial de control durante el minuto ideal de chequeo. Por ejemplo, una tripulación que debería hacer el chequeo en el control a las 18h 58min. será considerada a tiempo si el chequeo toma lugar entre las 18h 58min. 00seg y las 18h 58min. 59seg.

31.7 En el Control Horario del final del Tramo de Enlace, el oficial de control ingresará en el Carnet horario por un lado el horario de chequeo de la tripulación y por el otro, el horario provisorio de largada para la Sección Selectiva. Debe haber un intervalo de 5 minutos entre los dos para permitir a la tripulación prepararse para la largada

a) Inmediatamente después del chequeo en el Control Horario la tripulación se dirigirá a la largada de la Sección Selectiva. El oficial de control ingresará el horario previsto para la largada de la Sección Selectiva y dará luego la largada para esa tripulación.

b) En caso de un incidente, si existiera una diferencia entre los dos registros, el horario de largada de la Sección Selectiva será el válido, a menos que los Comisarios deportivos decidan lo contrario.

31.8 En un Control Horario, toda diferencia entre el horario ideal de chequeo y el horario real de chequeo será penalizada a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto de demora, o 2 minutos por minuto o fracción de minuto de adelanto.

31.9 Para Secciones Selectivas, los horarios de llegada serán tomados como máximo al segundo, excepto en la prueba Superespecial, donde se tomarán a la décima de segundo, para resolver empates. Una vez que su clasificación haya sido establecida y se hayan determinado las posiciones de largada para la siguiente Sección Selectiva, las décimas de segundo serán borradas, y los tiempos se redondearán al segundo inmediatamente inferior.

31.10 En los Controles Horarios al final de una Etapa, y en el parque cerrado de final de Etapa, las tripulaciones están autorizadas a realizar el chequeo adelantado sin incurrir en una penalidad. Esta norma debe ser incluida en el itinerario/cronograma, los Carnets horarios y toda documentación relacionada al chequeo.

31.11 Toda infracción por parte de la tripulación de las reglas del procedimiento de chequeo definidas más arriba (y en particular el hecho de ingresar a una zona de control más de un minuto antes del horario de chequeo) será registrada por el jefe de control en ese puesto y enviada en un informe escrito al Director de la Prueba.

31.12 El tiempo de exclusión, o uno o más tiempos máximos, definidos en el Reglamento podrán ser modificados en todo momento por los Comisarios deportivos, siguiendo la propuesta del Director de la Prueba. Las tripulaciones afectadas deben ser informadas de esta decisión tan pronto como sea posible. La exclusión del Evento o la penalidad fija por exceder el retraso máximo permitido sólo pueden ser anunciadas al final de una Etapa.

Cuando un Control Horario es seguido por un control de largada para una Sección Selectiva, ambos serán incluidos en la misma área de control, y sus pancartas se ubicarán de la siguiente forma:

- a) 1 Pancarta amarilla de advertencia con un reloj (comienzo de zona).
- b) 1 Pancarta roja con reloj (puesto de Control Horario) aproximadamente 100m después.
- c) 1 Pancarta roja con bandera (largada de la Sección Selectiva) a una distancia de entre 50 y 200m
- d) Finalmente, 1 pancarta de final de control (3 rayas negras transversales sobre un fondo beige) ubicada 100m más adelante.
- e) Si la largada de una Sección Selectiva coincide con la largada de una Etapa, el horario de largada de la Sección Selectiva será también el de la Etapa.
- f) En la llegada de una Sección Selectiva, el puesto de stop estará acompañado de un Control Horario.

32. CONTROLES DE PASO

32.1 Para verificar que las tripulaciones estén respetando el itinerario del libro de ruta, se establecerán obligatoriamente Controles de Paso en una ubicación significativa mencionada y numerada en el libro de ruta.

La zona de control será definida utilizando las siguientes pancartas:

- a) 1 pancarta amarilla con sello (comienzo de la zona)
- b) Aproximadamente 100 m después, 1 pancarta roja con sello (puesto de Control de Paso),
- c) Finalmente, 100m más adelante, 1 pancarta beige con 3 franjas negras transversales.

La ubicación de estos Controles de Paso debe ser claramente visible y señalada a las tripulaciones a través de banderas y, donde fuera posible, sobre suelo relativamente llano. El paso será cronometrado al segundo y registrado en una hoja de paso por la persona a cargo del puesto.

32.2 Horario de cierre de los Controles de Paso

El horario de cierre para los Controles de Paso será declarado teniendo en cuenta:

- la distancia cubierta desde la largada de la Sección en cuestión;
- el promedio horario de la Sección considerada (Selectiva u horaria) impuesto por el tiempo máximo autorizado;
- el horario ideal del último competidor, incrementado en 60 minutos.

Este horario debe estar mencionado en el Carnet horario o en el itinerario/cronograma, o por medio de un boletín.

32.3 Penalidades

El Reglamento o el itinerario/ cronograma distribuido en la verificación administrativa debe indicar la escala de penalidades por cada Control de Paso no respetado; estas penalidades pueden llegar hasta la exclusión.

33. SECCIONES SELECTIVAS

33.1 Durante las Secciones Selectivas, todos los miembros de la tripulación deben usar cinturones de seguridad, cascos, buzos, guantes (opcional para co-pilotos), y una balaclava, ignífugas, homologados de acuerdo a las normas descritas en el RDA de la CDA del ACA, bajo pena de exclusión.

33.2 Se prohíbe a las tripulaciones conducir en la dirección opuesta a la de la Sección Selectiva bajo pena de sanción que podrá llegar hasta la exclusión.

33.3 En las largadas de las Secciones Selectivas, cuando el vehículo con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada, el oficial de control ingresará el horario real de la largada del vehículo en cuestión en el Carnet horario (hora y minuto), y luego hará la cuenta regresiva en voz alta: 30" - 15" - 10" y los últimos 5 segundos uno por uno, todo esto en caso de no existir un sistema de largada electrónico. Cuando los últimos 5 segundos hayan transcurrido se dará la señal de largada, ante la cual el vehículo debe largar inmediatamente. Se impondrá una penalidad de 2 minutos a toda tripulación que no largue dentro de los 20 segundos siguientes a la señal de largada. Si un concurrente no puede abandonar la zona de control por sus propios medios, se aplicarán las penalidades establecidas.

33.4 La largada de una Sección Selectiva sólo puede ser retrasada en relación al horario de largada programado por el oficial de control en caso de fuerza mayor.

33.5 Una falsa largada, particularmente antes de que el oficial de control haya dado la señal de largada, deberá ser penalizada con al menos 10 segundos o un tiempo superior aplicado por los Comisarios deportivos en base al informe del oficial de control. Esta penalidad no excluye penalidades más severas aplicadas por los Comisarios, especialmente si la infracción es repetida.

33.6 Las Secciones Selectivas terminarán en una llegada en movimiento, las pancartas estarán posicionadas de la siguiente manera:

- a)** 1 pancarta amarilla a cuadros (comienzo de la zona),
- b)** aproximadamente 100m más adelante, pancarta roja a cuadros (llegada en movimiento),
- c)** a una distancia de 150 - 300m, 2 pancartas rojas (reloj y STOP),
- d)** por último, 100m más adelante, pancarta final beige con 3 franjas transversales negras.

Detenerse entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP está prohibido; toda infracción implicará una penalidad de 15 minutos. Se tomará el tiempo en la línea de llegada, que debe tener un equipo de impresión y debe estar respaldado por una toma de tiempo a mano.

A una distancia de 150 a 300m después de la llegada, la tripulación debe reportarse a un Control Horario indicado por una pancarta con reloj rojo y una roja de STOP. El oficial de control registrará el horario de llegada en el Carnet (hora, minutos y segundos) que será también el horario de largada del siguiente Tramo de Enlace (hora y minutos). Si varios competidores llegan durante el mismo minuto, el jefe del puesto debe escalonar los horarios de largada de estos competidores a intervalos de al menos 1 minuto en el orden en que llegaron.

Si un competidor no pudiera abandonar la zona por sus propios medios, se aplicarán las penalidades previstas. Si no se detuviera en el punto de STOP para tener el registro de sus horarios, se aplicará una penalidad de 1 hora o exclusión, de acuerdo al criterio de los comisarios deportivos.

33.7 Durante una Sección Selectiva, está prohibida toda asistencia que no sea la de una tripulación en carrera, utilizando partes transportadas por otra tripulación en carrera, a menos que

el Reglamento indique lo contrario. No obstante, los Organizadores podrán establecer zonas de asistencia aprobadas.

33.8 Los intervalos de largada para las Secciones Selectivas deben respetar los mismos criterios que aquellos establecidos para las largadas de Etapa, excepto en el caso de una penalidad de ruta.

33.9 Toda tripulación que se rehúse a largar una Sección Selectiva en el horario y en la posición que le hayan sido asignados recibirá una penalidad de 15 minutos y deberá ponerse a disposición del jefe del puesto de control, quien le indicará su nuevo horario de largada.

33.10 Interrupción de una Sección Selectiva

Cuando la disputa de una Sección Selectiva es definitivamente detenida antes del paso de la última tripulación, independientemente del motivo, se podrá no obstante obtener una clasificación para dicha Sección atribuyendo a todas aquellas tripulaciones afectadas por las circunstancias de la interrupción el peor tiempo obtenido antes de que la carrera fuera detenida.

Esta clasificación puede ser establecida incluso si sólo una tripulación ha podido cubrir la ruta en condiciones normales de carrera.

Queda a criterio exclusivo de los Comisarios deportivos decidir si aplicar o no esta medida, una vez que la Dirección de la Prueba les haya informado las razones de la interrupción.

Si los Comisarios deportivos consideran que el peor tiempo actualmente obtenido es anormal, ellos podrán elegir como tiempo de referencia el que ellos encuentren más apropiado.

Por último, toda tripulación que sea responsable o parcialmente responsable por la detención de la carrera no puede, bajo ninguna circunstancia, beneficiarse de esta medida. A las tripulaciones en estas condiciones, por lo tanto, se les atribuirá el tiempo real que hayan obtenido, si es mayor al tiempo imaginario atribuido a las tripulaciones restantes.

En casos excepcionales, por razones de seguridad, el Director de la Prueba podrá interrumpir una Sección Selectiva en el Control de Paso previo y los competidores podrán continuar la Sección Selectiva una vez que el área peligrosa haya sido sobrepasada. La clasificación será establecida mediante la suma de los tiempos de las dos porciones de esta Sección Selectiva.

34. REAGRUPAMIENTOS

34.1 El propósito de los reagrupamientos es reducir los intervalos que puedan ocurrir entre las tripulaciones como resultado de arribos retrasados y/o abandonos. Se aplican las condiciones de Parque Cerrado.

34.2 Al llegar a estos reagrupamientos, las tripulaciones le entregarán su Carnet al oficial de control. Ellos recibirán instrucciones sobre su horario de largada.

A continuación deberán conducir su vehículo de inmediato y directamente al parque cerrado. El orden de largada debe ser el de llegada al Control Horario del reagrupamiento.

34.3 Por razones de seguridad, ante la propuesta del Director de la Prueba, los Comisarios deportivos pueden decidir detener una Etapa antes de la llegada preestablecida. A tal fin, se establecerá un Control Horario que actuará como control de Llegada de Etapa (en el caso de una Sección Selectiva, el Control Horario será también el control de Llegada de Sección Selectiva), donde los tiempos registrados servirán para establecer la clasificación de la Etapa.

Por decisión del Director de la Prueba, esta Etapa podrá o no ser continuada, neutralizada o continuada en caravana, y podrá o no, estar bajo las reglas de Parque Cerrado.

35. SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

COMIENZO de la ZONA

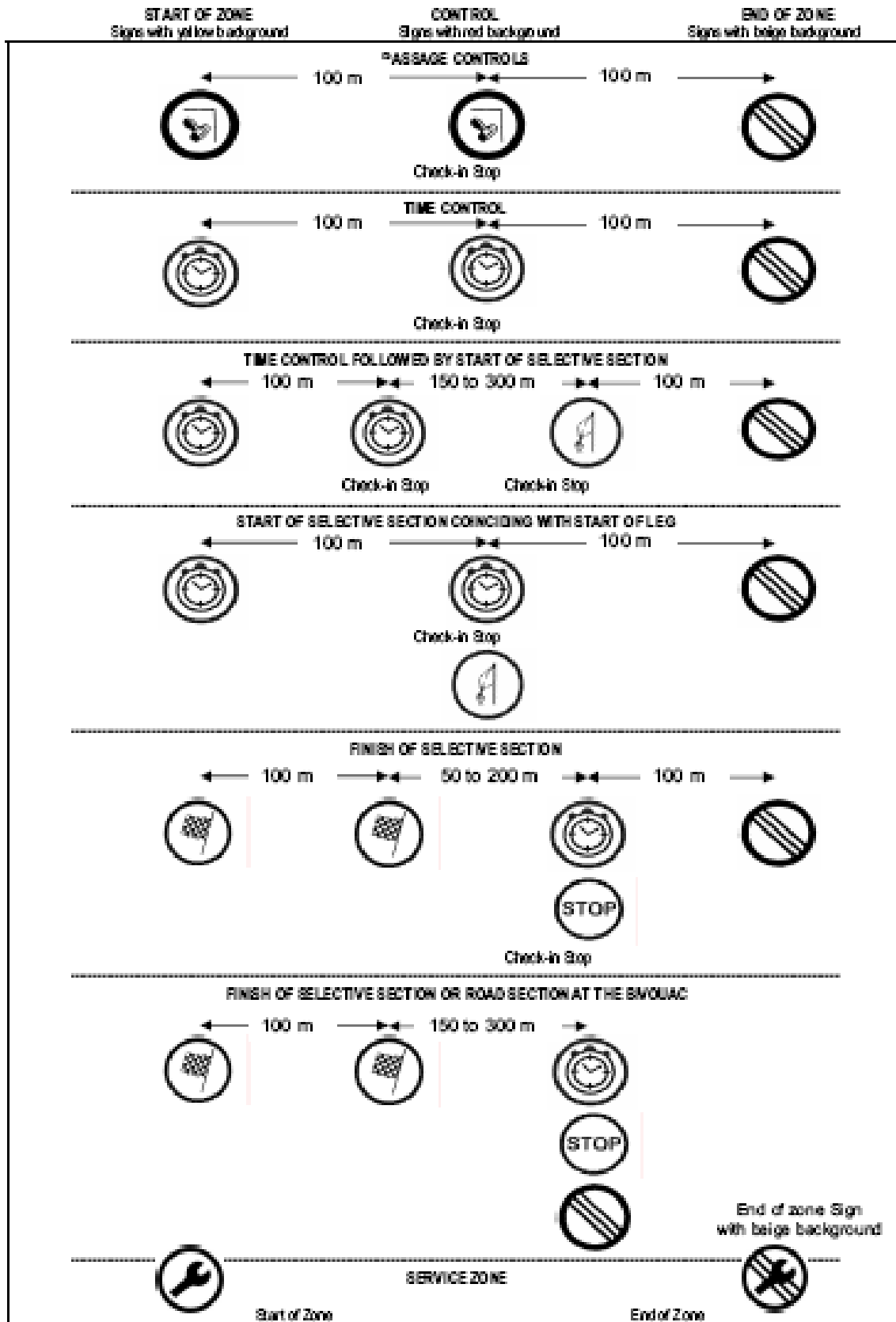
1 Pancarta con fondo amarillo

CONTROL

1 Pancarta con fondo rojo

FIN de la ZONA

1 Pancarta con fondo beige



36. PARQUE CERRADO

Se aplicarán las siguientes reglas:

- a) Está prohibido reabastecer o reparar el auto en el Parque Cerrado de largada del Evento para Rallies Cross Country, o en el/los Parque/s Cerrado/s de Largada de Etapa para Bajas;
- b) Arrancar el auto con la ayuda de otro competidor todavía en carrera que los empuje o remolque será penalizado con 1 minuto.
- c) Los vehículos estarán sujetos a régimen de Parque Cerrado desde el momento en que ingresan al Parque Cerrado para la largada, reagrupamiento o final de Etapa, hasta que se retiren del mismo;
- d) Los vehículos estarán sujetos a régimen de Parque Cerrado desde el momento en que ingresan a una zona de control. Desde el Punto de Stop hasta la salida de la zona, si el vehículo no puede volver a arrancar, éste sólo puede ser remolcado o empujado hasta fuera de la zona con una ayuda externa sin recibir penalidades, bajo la supervisión del jefe de puesto.
- e) Los vehículos estarán sujetos a régimen de Parque Cerrado desde el momento en que alcanzan la llegada de la última Etapa, (y al menos hasta que haya vencido el plazo para presentar protestas).
- f) Excepto en el caso de Control Horario de Llegada de sección - bivouac, toda infracción a las reglas del Parque Cerrado resultará en una penalidad que irá desde las 10 horas hasta la exclusión.
- g) Antes de la salida de todos los parques o en la largada de una Etapa, si los Comisarios técnicos del Evento advierten que un vehículo no está en condiciones compatibles con el uso normal, deberán informar inmediatamente al Director de la Prueba, quien podrá solicitar una reparación.
En este caso, el tiempo en minutos completos, utilizado para estas reparaciones debe ser considerado como el mismo número de minutos de retraso registrados en un Tramo de Enlace. Para evitar que una tripulación intente compensar el tiempo perdido luego de las reparaciones, se le dará a la tripulación un nuevo horario de largada. Toda tripulación que llegue con un retraso de más de 30 minutos será excluida del Evento.
- h) Tan pronto como hayan estacionado el vehículo en el Parque Cerrado, las tripulaciones podrán cubrir sus vehículos. Las tripulaciones deben abandonar el Parque Cerrado inmediatamente y no se le permitirá a ningún miembro de la tripulación volver a ingresar.
- i) A modo de excepción a las reglas de Parque Cerrado, y bajo la responsabilidad de un oficial, la tripulación puede, mientras esté en el Parque Cerrado de largada, zona de reagrupamiento o final de Etapa:
 - cambiar uno o dos neumáticos pinchados o dañados utilizando el equipamiento a bordo,
 - poner un nuevo parabrisas con la posibilidad de tener ayuda externa con el consentimiento del Director de la Prueba.
 - controlar y/o ajustar la presión de sus neumáticos.Estas reparaciones deben ser completadas antes del horario de largada, de lo contrario se impondrá una penalidad de un minuto por cada minuto de retraso.
- j) Para retirar el vehículo de un Parque Cerrado de largada, reagrupamiento o fin de Etapa, se le deberá permitir a la tripulación ingresar al Parque Cerrado 15 minutos antes de su horario de largada.
- k) Dentro del Parque Cerrado, el motor podrá ser encendido por medio de una batería externa, que podrá ser ingresada y retirada por un miembro del equipo bajo la supervisión de un oficial del Evento. Bajo ninguna circunstancia esta batería podrá ser llevada a bordo del vehículo (excepto en el compartimiento de carga de un vehículo T4).

37. VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA

37.1 Todas las tripulaciones que participen del Evento deben presentarse a la verificación administrativa con todos sus miembros, según el cronograma del Evento. El Organizador podrá adoptar un sistema diferente, con la aprobación de la CDA. Los Comisarios deportivos podrán

aplicar penalidades monetarias por retraso en la verificación técnica preliminar, de acuerdo al horario dispuesto por los Organizadores.

El equipo con su representante oficial debe presentar su/s vehículo/s y todos los documentos necesarios en la verificación técnica.

Si la verificación técnica es seguida de un Parque Cerrado, un miembro del equipo puede llevar el/los auto/s al Parque. Los horarios de chequeo, si hubiere, deben ser respetados, y serán responsabilidad del equipo que así sea.

No se le permitirá la largada a ninguna tripulación que se presente al área de verificación técnica y/o administrativa fuera de los límites horarios prescritos en el Reglamento, excepto en un caso de fuerza mayor debidamente reconocido como tal por los Comisarios deportivos.

37.2 La verificación administrativa consistirá en un chequeo de los documentos mencionados en el Reglamento:

- Licencias de concurrente / piloto,
- Licencia de conducir,
- Certificado de propiedad,
- Autorizaciones varias, etc.,
- Pasaporte técnico CDA.

37.3 Sólo aquellas tripulaciones que hayan pasado la verificación administrativa podrán presentarse con su vehículo equipado con sus placas de rally y números de rally en la verificación técnica, que será de una naturaleza completamente general: marca y modelo del vehículo, aparente conformidad con el grupo en el que se inscribió, conformidad de los ítems de seguridad, conformidad del vehículo con el Código de Tránsito. Luego de la verificación técnica, si se encuentra que un auto no cumple con el reglamento técnico y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos podrán establecer un plazo antes del cual el auto deberá ponerse en regla.

37.4 No se permitirá la largada de ningún vehículo que no cumpla con el reglamento de seguridad de la CDA y con las presentes Prescripciones.

37.5 Verificaciones adicionales de los miembros de la tripulación así como del vehículo pueden ser llevados a cabo en cualquier momento durante el Evento.

En todo momento durante el Evento, el concurrente es responsable de la conformidad técnica de su vehículo. El hecho de presentar un vehículo a la verificación técnica es considerado como una declaración implícita de conformidad.

37.6 Si se tuvieran que colocar nuevas marcas de identificación, es responsabilidad exclusiva de la tripulación controlar que éstas estén protegidas hasta el final del Evento. Si éstas faltaran, el vehículo será excluido del Evento. Los competidores en cuestión deben ser notificados por escrito.

37.7 Una verificación técnica minuciosa completa que incluya el desmantelamiento del vehículo de las tripulaciones en los 3 primeros lugares de la clasificación general y en cada grupo y categoría, y posiblemente para cualquier otra tripulación, podrá ser llevada a cabo a criterio absoluto de los Comisarios Deportivos ex officio, o como consecuencia de una protesta o sobre la decisión del Director de la Prueba.

El organizador debe permitir tiempo suficiente al final del evento para que se lleve a cabo una verificación técnica minuciosa.

38. PROTESTAS - APELACIONES

38.1 Todas las protestas deben ser presentadas de acuerdo con las estipulaciones del Código. Éstas deben ser elevadas por escrito y entregadas al Director de la Prueba junto con los derechos de protesta (pesos 1500) que no serán reembolsados si se encuentra que la protesta es infundada. El monto de estos derechos debe estar especificado en el Reglamento.

38.2 Si la protesta requiere el desmantelamiento y reensamblaje de distintas partes de un vehículo, el demandante deberá pagar un depósito adicional que será fijado por la CDA.

38.3 Los gastos ocasionados por el trabajo y por el transporte del vehículo deben ser afrontados por el demandante si la protesta es infundada, o por el concurrente contra el cual se efectúa la protesta si ésta es ratificada.

38.4 Si la demanda es infundada, y si los costos implicados por la protesta (verificación técnica, transporte, etc.) son mayores al monto del depósito, la diferencia será abonada por el demandante. De lo contrario, si los costos son inferiores, la diferencia le será restituida.

38.5 Los concurrentes pueden presentar una apelación contra las decisiones tomadas, de acuerdo a las estipulaciones del Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional.

Los montos de los derechos de apelación nacional e internacional deberán ser mencionados en el Reglamento.

39. CLASIFICACIONES

La toma de tiempos es responsabilidad del Director de la Prueba.

39.1 Las penalidades deben ser expresadas en horas, minutos y segundos. Habrá una clasificación separada para los vehículos T4. Los resultados finales deben ser determinados mediante la suma de los tiempos obtenidos en las Secciones Selectivas más las penalidades (incurridas durante los Tramos de Enlace y otras penalidades horarias).

La tripulación que logre el menor total es proclamada ganadora en la clasificación general, siendo la siguiente segunda, y así sucesivamente. Las clasificaciones por grupo y clase se generan de la misma forma.

39.2 En caso de empate, en un Evento que no sea una Baja, la tripulación que consiguió el mejor tiempo para la última Sección Selectiva será proclamada ganadora. Si esto no es suficiente para determinar el ganador, se considerarán los tiempos de las Secciones Selectivas anteriores, excepto para las Etapas y Pruebas Super Especiales donde ninguna Sección Selectiva ha sido disputada, en cuyo caso el ganador será determinado de acuerdo al orden de largada de la última sección selectiva. Esta regla puede ser aplicada en todo momento durante el Evento.

Para Bajas: los empates deben ser decididos de la misma manera que para rallies Cross Country, de acuerdo a los tiempos conseguidos en las Secciones Selectivas, y luego por el orden de las largadas.

39.3 Las clasificaciones oficiales Parciales por Etapa se publicarán de acuerdo al Reglamento.

39.4 Las clasificaciones oficiales Provisorias se consideran finales dentro del tiempo previsto en el Artículo 174d) del Código.

Los resultados oficiales del Evento deben ser publicados en el tablero oficial de información como máximo 12 horas después de que finalice el primer vehículo.

Los puntos para los dos títulos, pilotos y co-pilotos, son atribuidos para cada Evento de acuerdo a la siguiente escala:

a) Clasificación General

1º	10 puntos
2º	8 puntos
3º	6 puntos
4º	5 puntos
5º	4 puntos
6º	3 puntos
7º	2 puntos
8º	1 punto

40. PREMIOS

Los premios serán determinados por el organizador, y deberán contemplar a los tres primeros puestos de la clasificación general, y de cada categoría

